

Eiropas Reģionu komitejas atzinums “Eiropas Dzelzceļa gads (2021)”

(2020/C 440/25)

Ziņotājs:	Jarosław STAWIARSKI (PL/ECR), Ļubļinas vojevodistes maršals
Atsauces dokuments:	Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes lēmumam par Eiropas Dzelzceļa gadu (2021) COM(2020) 78 final

I. IETEIKUMI GROZĪJUMIEM

1. grozījums

6. apsvērums

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Dzelzceļš Savienības galvenos transporta maršrutus savieno ar tās perifērajiem reģioniem un teritorijām un tādējādi veicina sociālo, ekonomisko un teritoriālo kohēziju.	Dzelzceļš Savienības galvenos transporta maršrutus savieno ar tās perifērajiem reģioniem un teritorijām un tādējādi veicina sociālo, ekonomisko un teritoriālo kohēziju gan kā vietējais un reģionālais sabiedriskais pakalpojums, gan kā lielas jaudas un tālsatiksmes pakalpojums pasažieriem un preču pārvadāšanai.

Pamatojums

Runājot par devumu kohēzijai, ir jānorāda uz dažādajiem dzelzceļa modeļiem, kas tiek izmantoti, lai uzsvērtu, ka saistībā ar izvīrīto mērķi nozīmīgi un nepieciešami ir tie visi bez izņēmuma.

2. grozījums

3. panta 1. Punkts

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
a) iniciatīvas un pasākumi, kas veicina debates, uzlabo izpratni un sekmē iedzīvotāju, uzņēmumu un publisko iestāžu iesaistīšanos, lai panāktu to, ka cilvēku un preču pārvadājumi aizvien vairāk tiek veikti pa dzelzceļu, kas palīdzēs cīnīties pret klimata pārmaiņām, un šim nolūkam tiks izmantoti dažādi kanāli un rīki, tostarp pasākumi dalībvalstīs;	a) iniciatīvas un pasākumi, kas veicina debates, uzlabo izpratni un sekmē iedzīvotāju, uzņēmumu un publisko iestāžu iesaistīšanos, lai panāktu to, ka cilvēku un preču pārvadājumi aizvien vairāk tiek veikti pa dzelzceļu, kas palīdzēs cīnīties pret klimata pārmaiņām, un šim nolūkam tiks izmantoti dažādi kanāli un rīki, tostarp pasākumi dalībvalstīs, kā arī jauni tirdzniecības politikas pasākumi, kuri ar īpašu piedāvājumu, atlaižu un veicināšanas pasākumu palīdzību atvieglos dzelzceļa pieejamību un kuros cieša uzmanība tiks pievērsta īpašām sabiedrības grupām;

Pamatojums

Lai dzelzceļa transportam piesaistītu jaunus lietotājus, ir būtiski atvieglot piekļuvi šim transporta veidam, izmantojot jaunu cenu politiku, piedāvājumus un atlaides, it sevišķi saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas pienākumu.

3. grozījums

4. pants

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Par to, kā dalība Eiropas gadā tiek organizēta valsts līmenī, atbild dalībvalstis. Minētajā nolūkā katra dalībvalsts ieceļ nacionālo koordinātoru. Nacionālais koordinātors nodrošina attiecīgo darbību koordinēšanu valsts līmenī.	Par to, kā dalība Eiropas gadā tiek organizēta valsts līmenī, atbild dalībvalstis. Minētajā nolūkā katra dalībvalsts ieceļ nacionālo koordinātoru. Nacionālais koordinātors nodrošina attiecīgo darbību koordinēšanu valsts līmenī, ņemot vērā arī dzelzceļa transporta popularizēšanu, ko katrā ES dalībvalstī var pilnveidot dažādas reģionālās struktūras.

Pamatojums

Lai nodrošinātu Eiropas Dzelzceļa gada efektīvu īstenošanu dalībvalstīs, būtiski ir šajā projektā iesaistīt reģionālās pašvaldības un popularizēt dzelzceļu ne tikai centrālā līmenī, bet it īpaši arī reģionālā līmenī.

4. grozījums

5. pants

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>1. Lai koordinētu Eiropas gada norisi, Komisija regulāri rīko nacionālo koordinātoru sanāksmes. Šīs sanāksmes arī sniedz iespēju dalīties informācijā par Eiropas gada īstenošanu valstu un Savienības līmenī; Eiropas Parlamenta pārstāvji var piedalīties šajās sanāksmēs kā novērotāji.</p> <p>2. Koordinējot Eiropas gadu Savienības līmenī, izmanto transversālu pieeju, lai izveidotu sinerģiju starp dažādajām Savienības programmām un iniciatīvām, ar kurām finansē projektus dzelzceļa transporta jomā vai projektus, kam ir dzelzceļa transporta dimensija.</p> <p>3. Eiropas gada īstenošanas atbalstam Savienības līmenī Komisija regulāri rīko sanāksmes, kurās piedalās ieinteresētās personas un pārstāvji no organizācijām vai struktūrām, kas darbojas dzelzceļa transporta jomā, tostarp no jau pastāvošiem starpvalstu tīkliem un attiecīgām NVO, kā arī jaunatnes organizācijām un kopienām.</p>	<p>1. Lai koordinētu Eiropas gada norisi, Komisija regulāri rīko nacionālo koordinātoru sanāksmes. Šīs sanāksmes arī sniedz iespēju dalīties informācijā par Eiropas gada īstenošanu valstu un Savienības līmenī; Eiropas Parlamenta un Eiropas Reģionu komitejas pārstāvji var piedalīties šajās sanāksmēs kā novērotāji.</p> <p>2. Koordinējot Eiropas gadu Savienības līmenī, izmanto transversālu pieeju, lai izveidotu sinerģiju starp dažādajām Savienības programmām un iniciatīvām, ar kurām finansē projektus dzelzceļa transporta jomā vai projektus, kam ir dzelzceļa transporta dimensija.</p> <p>3. Eiropas gada īstenošanas atbalstam Savienības līmenī Komisija regulāri rīko sanāksmes, kurās piedalās ieinteresētās personas un pārstāvji no organizācijām vai struktūrām, kas darbojas dzelzceļa transporta jomā, tostarp no jau pastāvošiem starpvalstu tīkliem un attiecīgām NVO, kā arī jaunatnes organizācijām un kopienām.</p>

Eiropas Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Ja pieejamais budžets to atļauj, Komisija var organizēt uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus un projektus, kam var piešķirt atbalstu par izcilu ieguldījumu gada mērķu sasniegšanā.	Ja pieejamais budžets to atļauj, Komisija var organizēt uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus un projektus, kam var piešķirt atbalstu par izcilu ieguldījumu gada mērķu sasniegšanā. Projekti, kas saņem ES atbalstu, būtu jāatlasa, ņemot vērā ģeogrāfisko līdzsvaru.

Pamatojums

RK dalība koordinatoru sanāksmēs ir būtiska, ņemot vērā pašvaldību svarīgo lomu reģionālā un vietējā dzelzceļa transporta attīstībā. Priekšlikums par ģeogrāfisko kritēriju ir izvirzīts tāpēc, ka finansiālajam atbalstam, kas tiktu piešķirts Eiropas Dzelzceļu gada projektiem, vajadzētu būt līdzsvarotam.

II. IETEIKUMI POLITIKAS JOMĀ

A. DZELZCEĻA NOZĪME UN IEGULDĪJUMS EIROPAS REĢIONU SOCIĀLI EKONOMISKAJĀ ATTĪSTĪBĀ, ILGTSPĒJĪGĀ MOBILITĀTĒ UN EIROPAS ZAĻĀJĀ KURSĀ UN ES TRANSPORTA POLITIKĀ IZVIRZĪTO MĒRĶU SASNIEGŠANĀ

EIROPAS REĢIONU KOMITEJA

1. atzinīgi vērtē priekšlikumu par Eiropas Dzelzceļa gadu (2021), kas paredzēts, lai, visā Eiropā izmantojot projektus, debates, sarīkojumus, izstādes un iniciatīvas, iedzīvotāju, uzņēmumu un iestāžu vidū popularizētu dzelzceļu kā pievilcīgu un ekoloģiski ilgtspējīgu transporta veidu;
2. norāda, ka lēmumā par Eiropas Dzelzceļa gadu izvirzītie mērķi saskan ar Komisijas paziņojumā par Eiropas zaļo kursu paredzētajiem centieniem popularizēt dzelzceļa transportu, it īpaši saistībā ar ilgtspējīgu un viedu mobilitāti un līdz 2050. gadam sasniedzamu ES klimatneitralitāti;
3. norāda, ka dzelzceļš ir viens no ilgtspējīgākajiem, energoefektīvākajiem un drošākajiem transporta veidiem, tāpēc tam būs svarīga loma turpmākajā Eiropas mobilitātes sistēmā;
4. norāda, ka dzelzceļš ir sešas reizes energoefektīvāks par autotransportu un rada deviņas reizes mazāk CO₂ emisiju salīdzinājumā ar kravu autotransportu un pasažieru aviopārvadājumiem;
5. norāda, ka dzelzceļam, kas ir klimatneitrālākais mobilitātes veids Eiropas Savienībā, ir izstrādāta sava ilgtspējīgas mobilitātes stratēģija, kuras mērķis ir līdz 2050. gadam nodrošināt pilnvērtīgu darbību, kas nerada emisiju;
6. vērs uzmanību uz to, ka saskaņā ar "piesārņotājs maksā" principu visiem transporta veidiem būtu jāpiedalās sevis radīto ārējo izmaksu segšanā; šajā saistībā aicina Eiropas Savienības Padomes prezidentvalsti Vāciju paātrināt debates par eiropinjetī, lai tuvāko mēnešu laikā varētu pieņemt vispārēju pieeju un beidzot uzsākt dialogu ar Eiropas Parlamentu ar mērķi veicināt pāreju no autotransporta uz dzelzceļa transportu.
7. uzsver, ka dzelzceļa nozare sniedz arī būtisku ieguldījumu Eiropas ekonomikā un Eiropas iekšējā tirgus izveides pabeigšanā;

8. norāda arī, ka mērķus attiecībā uz kravu novirzīšanu uz dzelzceļu nevar sasniegt tikai ar stimulējošiem pasākumiem (*pull measures*) pašā dzelzceļa nozarē, bet Komisijas izvirzīto zaļā kursa mērķu sasniegšanai būs vajadzīgi arī atturoši pasākumi (*push measures*) attiecībā uz transportlīdzekļiem, kurus darbina ar fosilo degvielu;
9. norāda, ka, pateicoties dzelzceļa nozares centieniem uzlabot pakalpojumus, pasažieru apmierinātība pastāvīgi pieaug⁽¹⁾;
10. norāda, ka augošā urbanizācija būs viena no lielākajām problēmām pasaulē un tādēļ ir jāizveido jauni mobilitātes modeļi. Pilnīgai pārejai uz elektriskiem un automatizētiem transportlīdzekļiem būs vajadzīgi vēl daudzi gadi, taču, ņemot vērā klimata pārmaiņu izraisītās problēmas, dzelzceļa nozare ir jāatbalsta jau tagad;
11. uzsver, ka ieguldījumi dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoros un pārkraušanas termināļos palīdz stiprināt ES teritoriālo kohēziju, izvērst tirdzniecību ar trešām valstīm un sekmēt ekonomikas un nodarbinātības izaugsmi;
12. ņemot vērā plānoto Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1315/2013⁽²⁾ (*TEN-T*) pārskatīšanu, mudina ES iestādes turpināt atbalstīt šā tīkla attīstību un ieguldīt jaunos koridoros Eiropas Savienībā tur, kur tas ir vajadzīgs, it īpaši reģionos, kur dzelzceļa infrastruktūra nav tik labi attīstīta. Piemēri koridoriem ar Eiropas pievienoto vērtību ir koridors *Amber* un *Rail Baltica*;
13. norāda, ka 2014.–2016. gadā no dzelzceļa nozarē veiktajiem EISI ieguldījumiem tika radīts IKP 264 miljardu EUR apmērā. No EISI ieguldījumiem ES pamattīkla koridoros var sagaidīt arī citus ieguvumus, proti, IKP pieaugumu par 1,8 % līdz 2030. gadam, kā arī kravu novirzīšanu, kas ļaus samazināt ārējās izmaksas;
14. norāda uz ātrgaitas dzelzceļa pakalpojumu panākumiem Eiropā un to potenciālu aizstāt gaisa satiksmes savienojumus, kuru attālums ir 800–1 000 km; mudina turpināt attīstīt ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūru, it īpaši Centrāleiropā, Austrumeiropā un Ziemeļeiropā, jo tas uzlabos Eiropas transporta tīkla savienojamību, tādējādi veicinot ES konkurētspēju, pieejamību un klimata mērķu īstenošanu;
15. norāda, ka Covid-19 krīze ir apliecinājusi, ka Eiropas dzelzceļa sistēma ir lielā mērā noturīga un stabila, un tas ir ļāvis bez pārtraukuma nodrošināt teritoriālo kohēziju, īpaši starp reģioniem, pārvadājot pacientus un pirmās nepieciešamības preces;
16. norāda uz infrastruktūras attīstības un kvalitātes atšķirībām dažādām Eiropas valstīm un ir gandarīta, ka jaunajā Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentā (EISI) nozīmīga budžeta daļa paredzēta mērķim izstrādāt saskaņotu ES mēroga stratēģiju, lai samazinātu dzelzceļa sistēmu darbības atšķirības starp dažādām ES dalībvalstīm;
17. uzskata, ka ekonomikas atjaunošanai paredzētais laiks pēc pandēmijas ES lēmumu pieņemējiem būtu jāizmanto, lai vairāk pievērstos videi draudzīgiem transporta veidiem, piemēram, dzelzceļam. Šī jaunā pieeja ir jāatspoguļo turpmākajās ES transporta stratēģijās un investīciju plānos.

B. EIROPAS DZELZCEĻA NOZARES PROBLĒMAS UN REĢIONU KOMITEJAS IETEIKUMI DZELZCEĻA TRANSPORTA POPULARIZĒŠANAI UN ATTĪSTĪŠANAI

EIROPAS REĢIONU KOMITEJA

18. norāda, ka 2011. gada Baltās grāmatas par transportu mērķis bija satiksmi ievērojami pārvirzīt uz dzelzceļa transportu; pauz nožēlu par to, ka šie mērķi nav sasniegti un ka transporta nozarē kopumā pastāvīgi pieaug siltumnīcefekta gāzu emisijas;

⁽¹⁾ Eiropabarometra zibensaptauja Nr. 463 (2018. gada janvārī/februārī) par eiropiešu apmierinātību ar dzelzceļa pakalpojumiem.

⁽²⁾ OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.

19. aicina ES iestādes un dalībvalstu iestādes steidzami rīkoties, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus dažādiem transporta veidiem, īpaši ņemot vērā negatīvo ārējo ietekmi uz vidi un saskaņojot nodokļus, un konsekventi popularizēt dzelzceļa transportu. Šajā saistībā RK atgādina, ka Eiropas Reģionu komiteja ir paudusi atbalstu Eiropas pilsoņu iniciatīvai *Fairosene*, kurā pieprasīta aviācijas degvielas aplikšana ar nodokli;

ES klimata politikas mērķu īstenošana

20. atkārtoti aicina ⁽³⁾ atcelt pašreizējos PVN atbrīvojumus, kas paredzēti Padomes Direktīvā 2006/112/EK ⁽⁴⁾, saskaņā ar kuru visas dalībvalstis piemēro PVN atbrīvojumus pārrobežu aviācijai, taču ne pārrobežu dzelzceļam;

21. aicina ES iestādes un dalībvalstu valdības stiprināt stratēģisko sadarbību cīņai pret klimata pārmaiņām, steidzami nodrošinot atbalstu virknei pasākumu, tostarp:

- transporta nozarē ieviest pilnīgas ārējo izmaksu internalizācijas principu; nodrošināt vienādu drošības standartu noteikšanu visiem transporta veidiem,
- saskaņā ar Grācas deklarācijā minētajām saistībām, ko uzņēmušies dalībvalstu ministri, dzelzceļa transportu padarīt par ilgtspējīgas mobilitātes būtisku elementu Eiropas Savienībā gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā,
- turpināt atbalstīt dzelzceļa tīkla elektrifikāciju un modernizāciju,
- atbalstīt kravu novirzīšanu uz dzelzceļa transportu, it īpaši dzelzceļa pasažieru pārvadājumus vietējā un reģionālajā līmenī, kā arī maršrutos, kas nepārsniedz 1 000 km, kā arī īstenot dzelzceļa kravu pārvadājumu atbalsta un finansēšanas programmas, kas Eiropas Savienībā ļautu palielināt tā īpatsvaru no pašreizējiem 17 % līdz vismaz 30 % no kopējiem pārvadājumiem 2030. gadā,
- izvērtēt *Shift2Rail* iniciatīvas ietvaros veikto darbu un palielināt atbalstu pētniecībai, izstrādei un inovācijai dzelzceļa nozarē, piemēram, veicot turpmākus pasākumus saskaņā ar programmu "Apvārsnis Eiropa";

ES transporta politikas mērķu īstenošana

22. norāda, ka ES *TEN-T* politika ir nozīmīgs instruments svarīgu multimodālā transporta projektu koordinēšanai Savienībā (un trešās valstīs) un sekmē pārrobežu un reģionālās infrastruktūras attīstību;

23. tomēr vērš uzmanību uz to, ka ieguldījumi *TEN-T* pamattīklā un visaptverošajā tīklā nav savstarpēji papildinoši, un uzskata, ka ir svarīgi nodrošināt pietiekamu finansējumu arī visaptverošajam tīklam;

24. uzsver, ka transporta politikai būtu jākoncentrējas ne tikai uz tīklu paplašināšanas projektiem, kuru mērķis ir iekļaut jaunas dzelzceļa līnijas, bet arī uz esošās dzelzceļa infrastruktūras modernizāciju un tās efektivitātes uzlabošanu; šajā procesā prioritātei vajadzētu būt pārvadājumu novirzīšanai uz dzelzceļu, jo šādi pasākumi pozitīvi ietekmē klimataefektivitāti un satiksmes sastrēgumu novēršanu;

25. aicina pilnībā atbalstīt dzelzceļa infrastruktūrā nepieciešamos publiskos ieguldījumus un veikt pasākumus, kas ļautu izmantot dzelzceļa potenciālu un tā lomu Eiropas ekonomikas atveseļošanā pēc Covid-19 krīzes;

26. norāda, ka pilsētas dzelzceļa mezgli nav pietiekami integrēti *TEN-T* tīklā un ka pastāv zināmi trūkumi saistībā ar dzelzceļa "pēdējā kilometra" infrastruktūru; iesaka ilgtspējīgus transporta plānus un stratēģijas izstrādāt tā, lai dzelzceļa transports būtu centrālais elements tādā sistēmā, kurā integrēti dažādi reģionālā un pilsētas transporta veidi;

⁽³⁾ 2015/2347(INI).

⁽⁴⁾ OV L 347, 11.12.2006., 1. lpp.

27. aicina pilsētu un piepilsētas mobilitātes ķēdēs nozīmīgāku vietu ierādīt dzelzceļa stacijām kā efektīvām multimodālām saskarnēm, kas dzelzceļa sistēmas savieno un integrē ar citiem transporta veidiem un pilsētās kopīgi izmantotu transportlīdzekļu, piemēram, velosipēdu, sistēmām;

28. norāda, ka pasažieri, tostarp personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām, ir pienācīgi jāaizsargā. Šajā sakarā turpmākajos likumdevības risinājumos līdzsvarotā veidā ir jāiekļauj tiesības un pienākumi, kas nozarei ļautu izpildīt savas saistības;

29. aicina ES iestādes centienos uzlabot vai paplašināt dzelzceļa infrastruktūru izmantot arī plašāku pieeju, lai atbalstītu un paplašinātu sekundāros dzelzceļa tīklus un vēl vajadzīgo intermodālo infrastruktūru (piemēram, termināļus), un attiecīgi pielāgot vai paplašināt atbalsta instrumentus;

Nepieciešamie ieguldījumi un prasības attiecībā uz dzelzceļa transporta finansēšanu un tā konkurētspējas stiprināšanu

30. vērš uzmanību uz lielo nepieciešamību pēc ieguldījumiem dzelzceļa nozarē, it īpaši reģionālajā līmenī. Lai saglabātu konkurētspēju, dzelzceļa nozarei ir vajadzīga piekļuve ES finansējumam, kas it īpaši valstīs ar mazāk attīstītu dzelzceļa pakalpojumu nozari ļautu līdzfinansēt infrastruktūras projektus, ieguldījumus ritošajā sastāvā, kā arī inovāciju, digitalizāciju un darbības, kas saistītas ar terorisma draudu novēršanu;

31. prasa ES 2021.–2027. gada budžetā, kā arī dalībvalstu budžetos paredzēt pietiekamu finansējumu dzelzceļa nozarē nepieciešamajiem ieguldījumiem; norāda, ka Centrāleiropas un Austrumeiropas valstīs saskaras ar problēmām, ko rada novecojis ritošais sastāvs vai pat tā neesamība. Ieguldījumiem ir būtiska nozīme dzelzceļa konkurētspējas palielināšanā;

32. ņemot vērā dzelzceļa nozares finansiālās problēmas un vērienīgos attīstības mērķus, aicina atvieglot kohēzijas regulu noteikumus, lai būtu iespējams palielināt dzelzceļa nozares ieguldījumu veicināšanai nepieciešamo finansējumu no ERAF un Kohēzijas fonda. Aicina arī palielināt Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta budžetu, lai veicinātu Eiropas transporta sistēmas zaļo pārkārtošanos;

33. iesaka apsvērt, vai būtu iespējams izveidot ilgtspējīgam transportam paredzētu ES ilgtermiņa finansēšanas mehānismu, ko saskaņā ar principu "piesārņotājs maksā" finansētu videi mazāk draudzīgi transporta veidi;

34. uzskata, ka dotācijām arī turpmāk jābūt galvenajam ES finansējuma veidam, ko izmanto ieguldījumiem dzelzceļa nozarē. Lielākā daļa infrastruktūras projektu nerada pietiekamus ieņēmumus; parasti tie ļauj segt tikai 10–20 % no kopējām ieguldījumu izmaksām. Tomēr vienlaikus šie projekti rada ievērojamus sociālus un ekonomiskus ieguvumus;

35. norāda, ka ir svarīgi investēt pilsētas dzelzceļa mezglu jaudas palielināšanā, kā arī reģionālajā dzelzceļa transportā, kas ir mobilitātes pamats dažos reģionos; dzelzceļš stiprina ES teritoriālo kohēziju un vienlaikus novērš transporta nepieejamības izraisītu atstumtību;

36. uzsver, cik svarīgi ir projekti, kas veicina tādu mobilitāti bez robežām, kura ir pieejama visiem lietotājiem, tostarp vecāka gadagājuma cilvēkiem, personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un personām ar invaliditāti;

37. norāda, ka ir vajadzīgi ieguldījumi dzelzceļa digitalizācijā un automatizācijā, lai dzelzceļa transportu padarītu vēl efektīvāku un konkurētspējīgāku;

38. norāda: lai uzlabotu savienojumus ar valstīm, kurās ir cits sliežu platums, jālīdzfinansē esošo inovatīvo risinājumu īstenošana, piemēram, sistēma SUW 2000, kas ļauj automātiski mainīt sliežu ceļa platumu un kas uzlabos savienojumus ar trešām valstīm;

C. REĢIONU KOMITEJAS IETEIKUMI, KĀ EFEKTĪVI POPULARIZĒT DZELZCEĻA TRANSPORTU SAISTĪBĀ AR EIROPAS DZELZCEĻA GADU (2021)

EIROPAS REĢIONU KOMITEJA

39. aicina ES iestādes, dalībvalstis un reģionālās pašvaldības veikt pasākumus, lai saskaņā ar Eiropas Dzelzceļa gada mērķiem popularizētu dzelzceļa transportu kā videi draudzīgu, inovatīvu un drošu transporta veidu. Minētie dalībnieki kopā ar dzelzceļa nozari un tās organizācijām varētu organizēt un popularizēt:

- iniciatīvas, izstādes un sarīkojumus, kuru mērķis ir politikā, ekonomikā un sabiedrībā veicināt debates, kurās tiktu uzsvērtā dzelzceļa transporta nozīme ES transporta un ekonomikas sistēmā (to skaitā starptautiskā dzelzceļa tehnikas izstāde TRAKO 2021 Gdaņskā),
- informēšanas un izglītošanas kampaņas par dzelzceļa transporta lomu un pievienoto vērtību, kā arī pasākumus, ar kuriem mudina sabiedrību, lai tā palīdz sasniegt ilgtspējīga transporta mērķi,
- vietējo un reģionālo pašvaldību, dzelzceļa uzņēmumu un ES iestāžu pārstāvju pieredzes un paraugprakses apmaiņu, kuras mērķis ir veicināt dzelzceļa transportu;

40. RK ir apņēmusies palielināt dzelzceļa ieguldījumu un nozīmi sabiedriskā transporta jomā un padarīt tā tēlu ekonomiski un sociāli pievilcīgāku. Līdztekus dzelzceļa klimatneitralitātes popularizēšanai būtu svarīgi palielināt un uzsvērt darba pievilcību šajā nozarē, ņemot vērā aizvien izteiktāko jaunās paaudzes trūkumu un pārmaiņas dzelzceļa nozares profesijās. Tādēļ RK jo īpaši:

- aicina valstu valdības un reģionālās pašvaldības popularizēt izglītību dzelzceļa nozares profesijās un izveidot augstskolās tirgus vajadzībām atbilstīgas programmas un studiju kursus, it īpaši inženierzinātņu, automatizācijas, signalizācijas tehnikas un citās specialitātēs,
- mudina dzelzceļa pārvaldījumu uzņēmumus piedāvāt papildu apmācību un palielināt darba pievilcību dzelzceļa nozarē,
- iesaka dzelzceļa uzņēmumiem un mācību iestādēm ar reģionālo pašvaldību un dalībvalstu atbalstu rīkot audzēkņu konkursus, kuros tiktu pārbaudītas audzēkņu zināšanas par dzelzceļu,
- aicina Eiropas Komisiju saglabāt un paplašināt #DiscoverEU programmu. RK arī ierosina uzsākt kopīgu iniciatīvu, kas minēto programmu sasaistītu ar dzelzceļa nozari. Tās mērķis būtu *Interrail* programmas ietvaros veiktos jauniešu ceļojumus sasaistīt ar pilsētās un reģionos notiekošo pasākumu programmu, pievērsties vietējām dzelzceļa stacijām kā kultūras veicinātājām, kā arī tehniska rakstura ekskursijām, kurās jaunieši vairāk uzzinātu par dzelzceļu,
- atzinīgi vērtē dzelzceļa nozares iesaistīšanos starptautiskajā mākslas festivālā *Europalia 2021*, kura temats būs dzelzceļa ietekme uz mākslu un dzelzceļa kā pārmaiņu sekmētāja nozīme;

41. uzskata, ka, ņemot vērā arī problēmas, ar kurām nozare saskaras, dzelzceļa transports ir jāatbalsta Eiropas un valstu līmenī. Tāpēc RK:

- aicina dzelzceļa nozari sniegt lielāku ieguldījumu ilgtspējīgā tūrismā, izveidojot jaunus dzelzceļa satiksmes savienojumus un atjaunojot tos, kuru ekspluatācija jau ir pārtraukta,
- aicina dzelzceļa nozari un dalībvalstis paplašināt nakts vilcienu un automašīnu pārvadāšanai paredzētu vilcienu piedāvātos pakalpojumus,
- aicina Eiropas Komisiju izveidot saskaņotu Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīklu kā alternatīvu vai papildinājumu gaisa transportam un privātajam transportam, vienlaikus neatliekot reģionālās dzelzceļa un kravas vilcieniem vajadzīgās infrastruktūras paplašināšanu,

- mudina dzelzceļa nozari pastāvīgi pilnveidot digitalizāciju un uzlabot pakalpojumu pieejamību, izstrādājot biļešu pārdošanai paredzētas lietotnes un platformas, un strādāt pie kopīgas Eiropas vilcienu biļešu pārdošanas sistēmas izveides,
 - atbalsta dzelzceļa nozari un dalībvalstis centienos veicināt savstarpēju starptautiskā transporta izmantojamību,
 - aicina dalībvalstis veicināt un finansēt programmas, kas paredzētas kravu pārvadājumu novirzīšanai no autoceļiem uz dzelzceļu, un šim nolūkam radīt tādus jaunus projektus kā Polijas programma *Tiry na Tory* ⁽⁵⁾ (“Kravas automobiļi pa dzelzceļu”) un apmainīties ar kravu novirzīšanas paraugprakses piemēriem,
 - aicina reģionālās pašvaldības un valstu iestādes izstrādāt ilgtermiņa transporta plānus, kuros (piemērotos gadījumos) galvenā loma būtu dzelzceļa transportam, un norāda, ka dzelzceļš ir jāpopularizē kā galvenais elements, kas ļauj risināt problēmas, kuras tālākos un/vai mazāk attīstītos reģionos saistītas ar transporta nepieejamības izraisītu atstumtību; Reģionos, kuros nav dzelzceļa, piemēram, tālākajos reģionos, RK iesaka rast citus mobilitātes risinājumus, kas būtu pielāgoti to faktiskajai situācijai,
 - aicina reģionālās pašvaldības atbalstīt vēl eksistējošus ar dzelzceļa vēsturi saistītus pieminekļus, muzejus un vēsturiskos depo kā savu reģionu kultūras mantojumu,
 - iesaka vietējām pašvaldībām sadarbībā ar dzelzceļa uzņēmumiem popularizēt un īstenot saskaņotus transporta risinājumus “no durvīm līdz durvīm”, ņemot vērā sadarbīgās ekonomikas projektus, piemēram, velosipēdu koplietošanu,
 - iesaka izvērst visaptverošas reklāmas kampaņas, ko reģioni un dzelzceļa nozare kopīgi īstenotu, izmantojot dažādus plašsaziņas līdzekļus un informācijas kanālus, un norādīt uz dzelzceļa stacijām un dzelzceļa transportlīdzekļiem kā kultūras veicinātājiem, lai paplašinātu izglītību un veidotu attiecības ar pasažieriem, kā arī radītu sabiedrībā izpratni par to, ka dzelzceļš kā transporta veids var sniegt izšķirošu ieguldījumu cīņā pret klimata pārmaiņām,
 - aicina valstu valdības un reģionālās pašvaldības atbalstīt ieguldījumus intermodālu termināļu būvniecībā dzelzceļa maršrutos un pie robežām ar trešām valstīm, kā arī modernizēt un uzturēt dzelzceļa stacijas un pieturvietas, tostarp pievedceļus, un ierādīt vai ierīkot stāvvietas cilvēkiem, kas uz dzelzceļa staciju dodas ar automobiļi;
42. atgādina par nepieciešamību veicināt multimodālā transporta iniciatīvas, kas saistītas ar dzelzceļa integrēšanu ar citiem kopīgi izmantotiem transporta veidiem (automobiļu koplietošana, velosipēdu koplietošana);
43. uzsver, ka ir vajadzīga reģionālas un valsts investīcijas gan tādu vēsturisko dzelzceļa staciju modernizācijā, kuru renovācija ļautu arī samazināt negatīvo ietekmi uz vidi, gan arī jaunās inovatīvās dzelzceļa stacijās, kurās ņemtas vērā vides aizsardzības prasības, it īpaši attiecībā uz atjaunojamo energoresursu izmantošanu;
44. Komisijas priekšlikumā (COM(2020) 78) minēto budžetu 8 miljonu EUR apmērā iesaka palielināt līdz 12 miljoniem EUR.

Briselē, 2020. gada 14. oktobrī

*Eiropas Reģionu komitejas
priekšsēdētājs*

Apostolos TZITZIKOSTAS

⁽⁵⁾ <https://tirynatory.pl/>